Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10006

03. 03. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/8615 Nr. 2.35 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren
Kom (97) 154 endg.; Ratsdok. 9551/97

A. Problem

Mit der Verabschiedung des 3. Luftverkehrspakets durch den Rat im Juli 1992 wurde die Liberalisierung dieses Sektors im Rahmen der Liberalisierung des Binnenmarkts abgeschlossen. In der neuen Marktordnung müssen jedoch die mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten, wie z.B. die Bodenabfertigungsdienste, die computergeschützten Reservierungssysteme, Luftverkehrsmanagement und die Zuweisung von Zeitnischen, an die Anforderungen des Binnenmarktes angepaßt werden. Das gleiche gilt für die Flughafengebühren. Der Liberalisierungsprozeß hebt das Bedürfnis nach einem zweckmäßigen Management der Flughäfen hervor, welche immer mehr ihren Auftrag der Betreibung der Infrastruktur mit einem zunehmend geschäftsorientierten Ansatz verbinden. Zudem sind Strukturen von Management und Eigentümerstellung der Flughäfen unterschiedlich ausgestaltet. Flughäfen müssen jedoch neben den unterschiedlichen Betätigungen die sie ausüben mögen vor allem ihren Auftrag, Flugzeuge und ihre Passagiere abzufertigen, erfüllen. Die Gebühren, die sie im Rahmen dieses Auftrags erheben, wofür sie ein natürliches Monopol ausüben und daher nicht den Marktmechanismen unterworfen sind, können nicht auf eine völlig willkürliche Weise begründet werden.

B. Lösung

Mit der Richtlinie soll die Wahrung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des Kostenbezugs und der Transparenz im Bereich der Flughafengebühren gewährleistet werden. Die Richtlinie findet auf den gewerblichen Verkehr offenstehender Flughäfen und Flughafensysteme im räumlichen Geltungsbereich des EG-Vertrags Anwendung. Dabei haben die Mitgliedstaaten dafür zu sor-

gen, daß die Höhe der auf den Flughäfen oder Flughafensystemen erhobenen Flughafengebühren in einem angemessenen Verhältnis zu den Gesamtkosten der Dienste und Einrichtungen stehen, zu deren Finanzierung sie dienen.

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag grundsätzlich den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren begrüßt.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt grundsätzlich den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren (Anlage), um in der Gemeinschaft gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen für den Luftverkehr durch die Kriterien
   - Nichtdiskriminierung,
   - Kostenbezug und
   - Transparenz

   zu sichern.
2. Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung ist dabei von besonderer Bedeutung für gleichwertige innergemeinschaftliche Dienste. Die Einhaltung dieses Grundsatzes darf nicht zur Einschränkung der Selbstfinanzierung der Flughafenunternehmen führen.
3. Flughafenentgelte müssen einen Bezug zu den Leistungen und Kosten der Einrichtungen und Dienste haben, die vom Flughafen bereitgestellt werden. Eine angemessene Rendite auf das eingesetzte Kapital und ein angemessener Beitrag zu den Gesamtvorhaltekosten müssen mit geltend gemacht werden können.
4. Eine transparente Darlegung der Informationen ist entsprechend zur Durchsetzung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und des Kostenbezugs notwendig. Dabei darf jedoch die Offenlegung von Informationen mit geschäftlichem Charakter nur bedingt gefordert werden.

Bonn, den 14. Januar 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Michael Jung (Limburg)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Michael Jung (Limburg)

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren (Ratsdok. Nr. 9551/97) ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen worden (Drucksache 13/8615 Nr. 2.35).

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat die Vorlage in seiner Sitzung am 14. Januar 1998 beraten und einstimmig bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS vorgeschlagen, die Bundesregierung aufzufordern, die Vorstellungen des Bundesrates (BR-Drucksache 514/97 Beschluß) und des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. im federführenden Ausschuß in die weiteren Verhandlungen einzubeziehen.

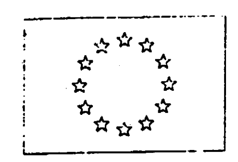
Der Ausschuß für Verkehr hat zu dem Richtlinienvorschlag in seiner 64. Sitzung vom 14. Januar 1998 ohne Aussprache einstimmig bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS beschlossen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die in der Beschlußempfehlung wiedergegebene Entschließung anzunehmen.

Bonn, den 14. Januar 1998

Michael Jung (Limburg)

Berichterstatter

Anlage



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.04.1997
KOM(97) 154 endg.

97/0127 (SYN)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über Flughafengebühren

(von der Kommission vorgelegt)

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 30. Juni 1997 (01.07)
(OR. f)

Interinstitutionelles Dossier
Nr. 97/0127 (SYN)

9551/97

LIMITE

AER 36

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Schreiben	:	des Generalsekretärs der Europäischen Kommission, Herrn D.F. WILLIAMSOM
eingegangen am	:	24. Juni 1997
Empfänger	:	der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Jürgen TRUMPF

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(97) 154 endg. 97/0127 (SYN),

---

Anl.: KOM(97) 154 endg. 97/0127 (SYN)

BEGRÜNDUNG

I. Einleitung

1. Mit der Verabschiedung des dritten Luftverkehrspakets[1] durch den Rat im Juli 1992 wurde die Liberalisierung dieses Sektors im Rahmen der Liberalisierung des Binnenmarkts abgeschlossen. In der neuen Marktordnung müssen jedoch die mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten wie z.B. die Bodenabfertigungsdienste, die computergestützten Reservierungssysteme, Luftverkehrsmanagement und die Zuweisung von Zeitnischen an die Anforderungen des Binnenmarktes angepaßt werden. Das gleiche gilt für die Flughafengebühren. Dieser Liberalisierungsprozeß hebt das Bedürfnis nach einem zweckmäßigen Management der Flughäfen hervor, welche immer mehr ihren Auftrag der Betreibung der Infrastruktur mit einem zunehmend geschäftsorientierten Ansatz verbinden. Zudem sind Strukturen von Management und Eigentümerstellung der Flughäfen unterschiedlich ausgestaltet. Die Flughäfen müssen jedoch, neben den unterschiedlichsten Betätigungen, die sie ausüben mögen, vor allem ihren Auftrag, Flugzeuge und ihre Passagiere abzufertigen, erfüllen. Die Gebühren, die sie im Rahmen dieses Auftrages erhalten, wofür sie ein natürliches Monopol ausüben und daher nicht den Marktmechanismen unterworfen sind, können nicht auf einer völlig willkürlichen Weise begründet werden.

2. Eine Analyse der Flughafengebühren in der Gemeinschaft sogar unter Berücksichtigung der großen Unterschiedlichkeit der Situationen ebenso wie der flughafenspezifischen Investitionen zeigt:

- Der Gebührenstand ist außergewöhnlich hoch im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten der Einrichtungen und Dienste, die den Nutzern angeboten werden.

- Ein wichtiger Unterschied besteht zwischen inländischen und internationalen Flügen unter Einschluß der innergemeinschaftlichen Flüge. Der Unterschied zwischen den für einen inländischen und einen vergleichbaren innergemeinschaftlichen Flug erhobenen Gebühren kann zwischen 30 und 90% betragen.

- Die Gebührensysteme erscheinen häufig als sehr technisch und kompliziert und die die Berechnungsmaßstäbe betreffenden Informationen werden nicht immer zur Verfügung gestellt, falls doch, erscheinen sie häufig unzureichend.

- Die Nutzer werden über künftige Flughafeninvestitionen und deren Auswirkungen auf die Gebührenhöhe nicht informiert.

- Es gibt einen bedeutsamen Unterschied in der Höhe von Luftfahrtgebühren für denselben Flugzeugtyp, welche von etwa 800 Ecu bis zu 2500 Ecu für einen innergemeinschaftlichen Flug mit einer A-320 mit annähernd 100 Fluggästen schwanken können. Diese Schwankungen scheinen anzudeuten, daß Flughafengebühren nicht immer den wirklichen Kosten für die vom Flughafen den Nutzern gebotenen Einrichtungen und Diensten entsprechen. Sie erscheinen als zu gewichtig

[1] Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92, 2409/92, 2410/92 und 2411/92 des Rates vom 23.7.1992 (ABl.Nr. L 240 vom 24.8.1992).

um lediglich eine Widerspiegelung örtlicher wirtschaftlicher Gegebenheiten oder Ergebnis von Flughafeninvestitionen zu sein.

- Ein Konsultationsverfahren zugunsten der Nutzer ist bei Festsetzung der Gebührenhöhe nicht vorgesehen.

3. Die Verwirklichung des Binnenmarkts bedingt, daß die Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit unter gerechten und ausgewogenen Bedingungen ausüben können. Folglich dürfte zwischen gleichwertigen innergemeinschaftlichen Flugdiensten keinerlei Diskriminierung bestehen und der von den Nutzern zu entrichtende Preis müßte in einem angemessenen Verhältnis zu den in Anspruch genommenen Einrichtungen oder erbrachten Diensten stehen.

   Gleichzeitig müßten die Flughäfen die Nutzer von den Gebührensystemen in Kenntnis setzen, um eine gewisse Transparenz hinsichtlich der unterschiedlichen Aspekte zu gewährleisten, die bei der Gebührengestaltung zugrunde gelegt werden. Ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen den Flughäfen und den Nutzern würde einen Beitrag zu dieser Transparenz leisten und geeignete und angemessene Konsultationen dürften es sowohl den Flughäfen als auch den Nutzern ermöglichen, eine Einigung in diesen Fragen zu erzielen.

4. Solche Anforderungen entsprächen den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) aufgestellten Grundsätzen, insbesondere Artikel 15 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, sowie den Grundsätzen der Erklärung des Rates über die Flughafengebühren (ICAO Dok. 9082), einschließlich des "Handbuchs über die Flughafenwirtschaft" (ICAO Dok. 9562).

5. Schließlich ist es von grundlegender Bedeutung, daß der Luftverkehr einen Beitrag zu einer "auf Dauer tragbaren Mobilität" leistet und mit den Anforderungen des Umweltschutzes vereinbar bleibt.

6. Die Gebührensysteme der Flughäfen müßten es den Flughäfen ermöglichen, ihre Kapazitäten effizient zu verwalten und die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt, insbesondere in der Umgebung von Flughäfen, zu begrenzen.

7. Die Generaldirektion Verkehr hat aus unterschiedlichen Gründen ein Konsultationsdokument über die Flughafengebühren vorgelegt. In diesem Dokument wurde die Lage auf den Flughäfen in der Gemeinschaft analysiert und ein gemeinschaftlicher Rahmen vorgeschlagen, der auf drei Grundsätzen beruht: Kostenbezug, Transparenz und Nichtdiskriminierung. Hierdurch soll gewährleistet werden, daß sowohl für die Nutzer als auch für die Eigner und Betreiber von Flughäfen gerechte und ausgewogene Marktbedingungen bestehen.

   Das Konsultationsdokument wurde den verschiedenen Betroffenen zugesandt: Flughäfen, Luftfahrtunternehmen, Beschäftigte, Fluggäste sowie lokale, regionale und nationale Behörden der Mitgliedstaaten, Umweltschutz- und Zivilluftfahrtorganisationen.

Ferner hatten die nationalen Sachverständigen Gelegenheit, ihre Meinung im Rahmen der Arbeitsgruppe "Flughafengebühren" der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) zu äußern.

8. Die Mehrheit der befragten Parteien hat geantwortet. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von insgesamt 67%. Hinzu kommen noch zahlreiche spontane Reaktionen seitens nationaler Luftverkehrs- und Luftfahrtunternehmensverbände. Durch die Analyse der Antworten war die Kommission in der Lage, sich einen Überblick über alle Probleme im Zusammenhang mit dem Thema Flughafengebühren zu verschaffen und bestimmte Schlußfolgerungen im Hinblick auf zukünftige Maßnahmen der Europäischen Union in diesem Bereich zu ziehen.

II. Die derzeitige Lage in der Gemeinschaft

a. Flughafengebühren

9. Die Flughafengebühren dienen zur Deckung der Kosten für die vom Flughafen bereitgestellten Einrichtungen und Dienste und stellen eine wichtige Einnahmequelle dar.

Flughafengebühren wie z.B. Fluggast- und Landegebühren unterscheiden sich von Steuern für Flughafen und Umwelt, die von den nationalen Behörden erhoben werden und keine Einnahmen für den Flughafen darstellen, in der Regel jedoch von den Flughäfen für den Staat eingenommen werden.

Konzessions- oder Mietgebühren sind für die Flughäfen zusätzliche Einnahmen, die als solche ausgewiesen und von den Flughafengebühren unterschieden werden müssen.

10. Die Festlegung und Erhebung der Flughafengebühren erfolgt in der Regel nach einer Reihe von Grundsätzen und Kriterien, d.h. dem Gebührensystem des jeweiligen Flughafens. In den meisten Fällen werden die Gebührensysteme von den nationalen Behörden aufgestellt und verwaltet.

11. Die Gebührensysteme dienen auch als Managementinstrumente. Durch eine Anpassung bestimmter Gebührensätze können die Flughäfen versuchen, eine verstärkte Nutzung der Flughafeninfrastrukturen zu erreichen oder die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu verringern.

b. Die Gebührensysteme

12. Die Gebührensysteme weisen erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und bisweilen auch innerhalb ein- und desselben Mitgliedstaates auf. Dennoch haben sie einige Grundelemente gemein wie z.B. die Beschreibung der durch die jeweiligen Gebührentypen abgedeckten Flughafeneinrichtungen und -dienste, die Berechnungsgrundlage und -methode.

Ferner umfassen die Gebührensysteme Entscheidungsverfahren für eine Anpassung des Gebührensystems oder -einzugverfahrens.

Die Gebührensysteme umfassen eine breite Palette von Gebühren, die von den Flughäfen für die bereitgestellten Einrichtungen und Dienste erhoben werden. Hierzu gehören die Anflugs- oder Befeuerungseinrichtungen, die Einrichtungen für Lagerung oder Versorgung sowie die im Bereich der Luftfahrzeug-, Fluggast- und Frachtabfertigung erbrachten Dienste.

Für die unterschiedlichen Flughafengebühren gibt es keine Standardverwendung, so daß sie nicht immer die gleichen Einrichtungen und Dienste abdecken.

13. Die Flughafengebühren beruhen auf einer Anzahl von Kriterien, die sich von einem zum anderen Gebührensystem unterscheiden. Einige dieser Kriterien werden jedoch bei allen Systemen zugrundegelegt.

Hierzu gehören:

. Herkunfts- oder Bestimmungsort des Fluges, wobei häufig bei den Lande-, Fluggast- oder Flughafenbefeuerungsgebühren Unterschiede zwischen den inländischen und internationalen Flügen gemacht werden;

. Masse des Luftfahrzeugs, häufig das höchstzulässige Startgewicht zur Berechnung der Lande- und Abstellgebühren;

. Lärmbelastungskategorie des Luftfahrzeugs zur Berechnung der Lärmbelastungsgebühr oder bei Nichtbestehen einer solchen Gebühr, zur Berechnung der Landegebühr, wenn diese abhängig von der Lärmemission des Luftfahrzeugs festgelegt wird;

. Standdauer zur Berechnung der Abstellgebühren, die bisweilen abhängig von den Flugzeiten festgelegt wird;

. Fluggastzahl, -alter und bisweilen Flugentfernung zur Berechnung der Fluggastgebühr;

. Frachttonnage (Be- oder Entladung) zur Berechnung der Fachtgebühren.

Einige dieser Kriterien, wie z.B. Herkunfts- und Bestimmungsort des Fluges, können zu Diskriminierung führen.

14. Die Systeme zur Berechnung der Flughafengebühren sehen bisweilen die Möglichkeit vor, die Höhe bestimmter Gebühren anzupassen. So wird in mehreren Mitgliedstaaten die Höhe der Gebühren für bestimmte Fluggastkategorien verringert. Hierzu gehören Transitfluggäste oder Fluggäste bestimmter Kategorien, wie z.B. Kinder, für die geringere Fluggastgebühren erhoben werden.

15. Häufig gestatten es die Gebührensysteme, bestimmte Nutzer von der Entrichtung aller oder einiger Gebühren zu befreien.

Oft werden Luftfahrzeuge einer bestimmtern Lärmbelastungskategorie, aber auch Militärluftfahrzeuge, Luftfahrzeuge für die Beförderung von Staatsoberhäuptern,

Luftfahrzeuge für humanitäre Einsätze, Luftfahrzeuge, die von Personen geführt werden, die für die Zivilluftfahrt zuständig sind und Luftfahrzeuge, die zu ihrem Abflugsort zurückkehren müssen, von den Gebühren befreit. Hierzu gehören auch Flüge im Auftrag von Behörden, Testflüge oder Flüge zur Erlangung oder Erneuerung von Flugbefähigungsnachweisen.

Derartige Freistellungen bestehen auch für Fluggäste im Transitverkehr, Kinder oder Mitglieder der Besatzung.

16. Die Höhe der Gebühren unterscheidet sich erheblich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat und oft auch zwischen den Flughäfen ein- und desselben Mitgliedstaats.

Selbst unter Berücksichtigung der Wechselkursschwankungen und der Gehaltsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, der von Flughafen zu Flughafen unterschiedlichen Investitionen, der Unterschiede bei der Nachfrage und der Umweltverträglichkeit stellt sich die Frage, inwiefern diese Unterschiede Kostendifferenzen für Einrichtungen und Dienste rechtfertigen, die im internationalen Verkehr zwischen 1 und 18 und im Inlandsverkehr zwischen 1 und 9 liegen.

17. Bei den Lande- und Fluggastgebühren bestehen erhebliche Unterschiede je nach Herkunfts- oder Bestimmungsort des Fluges. In den meisten Fällen liegen die Gebühren für internationale Flüge, einschließlich der innergemeinschaftlichen Flüge, weitaus höher als bei den Inlandsflügen.

c. Informationsaustausch und Konsultation zwischen den Flughafennutzern

18. Selbst wenn in einigen Mitgliedstaaten das bzw. die Flughafengebührensysteme einen Informationsaustausch zwischen den Flughäfen und den Nutzern vorsehen, sind derartige Informationen häufig auf bestimmte Nutzer beschränkt. Überdies sind sie in zahlreichen Fällen weder hinreichend detailliert noch transparent.

Der Mangel an geeigneten Informationen erschwert es den Nutzern, die Relation zwischen den anfallenden Kosten und der in Rechnung gestellten Flughafengebühr zu überprüfen und mögliche Unterschiede in der Behandlung aufzudecken. Ferner können die Flughäfen Schwierigkeiten dabei haben, ihre zukünftigen Investitionen anhand der voraussichtlichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu planen, wenn ein regelmäßiger Informationsaustausch nicht stattfindet.

19. Einige Planungssysteme sehen Konsultationsverfahren zwischen Flughäfen und Nutzern vor. In der Union unterscheiden sich diese Verfahren voneinander. In bestimmten Fällen müssen die Nutzer vor einer Anpassung der Gebührenhöhe, der Einführung einer neuen Gebühr oder der Anpassung des Gebührensystems konsultiert werden. Häufig werden lediglich bestimmte Nutzer konsultiert.

Dies bedeutet, daß es für die Nutzer schwierig ist, ihre Argumente im Falle einer starken oder unvorhergesehenen Gebührenerhöhung, der Einführung einer neuen Gebühr oder der Anpassung des Gebührensystem geltend zu machen.

III. Ein Gemeinschaftsrahmen

a. Die Ziele

20. 1990 hat die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung über Konsultationen zwischen Flughäfen und Flughafennutzern sowie über Gebührengrundsätze von Flughäfen[2] angenommen. Dieser Vorschlag wurde nicht vom Rat gebilligt.

Nach der Vollendung des Binnenmarkts am 1. Januar 1993 und dem Inkrafttreten des Vertrages über die Europäische Union am 1. November 1993, entspricht dieser Vorschlag nicht mehr den derzeitigen Anforderungen.

21. Ferner ist infolge des Liberalisierungsprozesses im Luftfahrtsektor allmählich deutlich geworden, daß eine rationelle Bewirtschaftung der Flughäfen in der Gemeinschaft unbedingt erforderlich ist. Die Flughäfen werden in zunehmenden Maße als Wirtschaftsunternehmen betrachtet. Deswegen müssen sie leistungsfähig sein und sich eine optimale Nutzung ihrer Infrastrukturen und Ressourcen zum Ziel setzen. Dies kann nur innerhalb eines Rahmens geschehen, der allen Nutzern Gleichbehandlung gewährleistet, wobei es den Flughäfen, insbesondere durch ein zeitliches Planungs- und Regulierungssystem der Höhe der Gebühren möglich sein muß, ihr Gebührensystem den Erfordernissen eines effizienten Flughafenmanagements anzupassen, das den Anforderungen des Umweltschutzes gerecht wird.

In ihrer Mitteilung vom Juni 1994[3] "Die Zivilluftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft" hat die Kommission erneut auf die Notwendigkeit hingewiesen, einen solchen Rahmen zu schaffen. Der Rat hat in seiner Entschließung über die Lage der europäischen Zivilluftfahrt bestätigt, daß eine optimale Nutzung der Flughafeninfrastrukturen einen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Zivilluftfahrt leistet.[4]

22. Dieser Rahmen muß auch mit dem globalen Konzept des Weißbuchs der Kommission über die zukünftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik[5] übereinstimmen, damit ein Beitrag zur Effizienz des Systems sowie zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt gewährleistet werden kann.

Der effiziente Betrieb der Flughäfen und die Gleichbehandlung der Nutzer gehören zu den wichtigsten Zielen eines solchen Rahmens.

---

[2] [KOM(90) 100 endg.] vom 22. Mai 1990.
[3] [KOM(94) 218 endg.] vom 1. Juni 1994.
[4] Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 309 vom 5.11.1994, S. 2).
[5] "Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität" [KOM(92) 494] vom 2. Dezember 1992.

b. Die Mittel

23. Nicht alle Unterschiede bei den Gebührensystemen und Flughafengebühren sind unvereinbar mit den Zielen des gemeinschaftlichen Rahmens. Es wäre praktisch unmöglich, sämtliche Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten zu harmonisieren. Zudem ist dies für die Erlangung dieser Ziele nicht wesentlich. Der angestrebte Rahmen muß sich darauf beschränken, die wichtigsten Grundsätze für die in allen Mitgliedstaaten anzuwendenden Grundregeln aufzustellen.

    Allerdings müssen die Systeme zur Berechnung der Flughafengebühren eine Reihe von Anforderungen erfüllen, so daß die Flughafengebühren nichtdiskriminierend sind, die dem Flughafen tatsächlich entstandenen Kosten gedeckt werden und eine zufriedenstellende Information der Nutzer gewährleistet wird.

    Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, müssen die drei Grundsätze Nichtdiskriminierung, Kostenbezug und Transparenz gewährt werden.

24. Diese Grundsätze sind die Schlüsselelemente des gemeinschaftlichen Rahmens und sollten mit einem geeigneten Maß an Flexibilität im Hinblick auf die Erlangung der Ziele des rationellen Managements der Flughafenkapazitäten, der Vereinbarkeit mit den Anforderungen des Umweltschutzes und des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts angewandt werden.

25. Die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Transparenz können auf allen Flughäfen der Gemeinschaft und für sämtliche Verkehrsarten angewendet werden. Schwieriger hingegen ist es, den Grundsatz den Kostenbezugs auf den kleinen Flughäfen anzuwenden. Für die meisten dieser kleinen Flughäfen, die eine bedeutende Rolle für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Union spielen, sind umfangreiche und regelmäßige Beihilfen des Staates oder der Gebietskörperschaften oder in bestimmten Fällen, finanzielle Unterstützung durch größere Flughäfen erforderlich, um den reibungslosen Betrieb zu gewährleisten und die Einführung zu hoher Gebühren zu vermeiden. Andererseits ist die Zahl der auf diesen kleinen Flughäfen arbeitenden Luftfahrtunternehmen sehr gering und diese haben die Möglichkeit, im täglichen Kontakt mit dem Leitungsorgan des Flughafens zu stehen. Daher erscheint es nicht gerechtfertigt, auch für die kleinen Flughäfen Gemeinschaftsmaßnahmen zu treffen.

c. Die Grundsätze

Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung

26. Die Verwirklichung den Binnenmarktes erfordert die Abschaffung jeglicher Form der Diskriminierung zwischen den innergemeinschaftlichen Luftverkehrsdiensten, da diese mit den Grundsätzen des Binnenmarktes unvereinbar ist. So dürfen die Gebührensysteme nicht zwischen gleichwertigen innergemeinschaftlichen Diensten diskriminieren. Für diese Gleichwertigkeit können Kriterien wie Luftfahrzeugtyp, Luftfahrzeugmerkmale, Flugentfernung und/oder Verwaltungs- und Zollformalitäten zugrundegelegt werden.

27. Eine unterschiedliche Behandlung dieser innergemeinschaftlichen Dienste wäre nicht gerechtfertigt, es sei denn, dieser Unterschied wäre durch die Kosten für die bereitgestellten Einrichtungen und Dienste bedingt. In solchen Fällen müssen bedeutende Kostenunterschiede durch die Flughafenbehörden gerechtfertigt werden.

28. Die Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung dürfte keine Auswirkungen auf den Reinertrag aus den Flughafengebühren haben. Allerdings besteht die Gefahr, daß die Flughafengebühren aufgrund der derzeit auf den meisten Flughäfen bestehenden erheblichen Unterschiede zwischen inländischen und sonstigen Flügen in bestimmten Fällen derartig erhöht werden, daß Nutzer, die derzeit zahlreiche Inlandsflüge durchführen, kaum in der Lage sein werden, diese zu zahlen.

Der Grundsatz des Kostenbezugs

29. Da das Leitungsorgan des Flughafens wegen seiner Monopolstellung bei der Bereitstellung von Einrichtungen und Diensten zur Erhebung von Flughafengebühren berechtigt ist, müssen die Gebührensysteme einen bestimmten Bezug zwischen der Gebührenhöhe und den Kosten für die Einrichtungen und Dienste gewährleisten, für die sie erhoben werden.

    Der Grundsatz des Kostenbezugs stimmt mit den bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere Artikel 86 in Verbindung mit Artikel 90 des EG-Vertrag betreffend die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung und den Vorschriften des Abkommens von Chicago sowie den Empfehlungen der OACI überein.

30. Der Kostenbezug setzt voraus, daß die Gebührensysteme eine Gebührenhöhe gewährleisten, die in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten der vom jeweiligen Flughafen oder Flughafensystem angebotenen Einrichtungen und Dienste steht. Die Höhe der Gebühren wird unter Einbeziehung einer Kapitalrendite, eines angemessenen Abschreibungssatzes für das Betriebsvermögen sowie eines effizienten Kapazitätsmanagements bestimmt.

    Ferner wird vorausgesetzt, daß die Nutzer für Einrichtungen, die sie nicht nutzen und Dienste, die sie nicht in Anspruch nehmen, keine Gebühren zu entrichten haben.

31. Es scheint unmöglich zu sein, die Anwendung des Kostenbezugs ausschließlich auf Einrichtungen und Dienste zu beschränken, die tatsächlich in Anspruch genommen werden, insbesondere in Fällen, in denen beispielsweise auf ein- und demselben Flughafen mehrere Terminale nacheinander gebaut und in unterschiedlicher Weise genutzt und abgeschrieben werden. Auch eine differenzierte Berechnung der Gebühren für einzelne Einrichtungen des Flughafens würde Fragen bezüglich der Nutzung bestimmter Flughafengebäude aufwerfen und somit einem effizienten und rationellen Management der Flughafeneinrichtungen hinderlich sein. Ferner wäre das Leitungsorgan des Flughafens nicht in der Lage, die verfügbaren Kapazitäten optimal zu nutzen, wodurch den Nutzern unmittelbar zusätzliche Kosten entstehen würden. Folglich muß für den Kostenbezug ein globaler Ansatz gefunden werden, so daß die Flughafengebühren sämtliche Einrichtungen und Dienste abdecken, für deren Inanspruchnahme sie erhoben werden.

32. Zudem kann eine optimale Auslastung der Kapazitäten dazu führen, daß die Betreibergesellschaft für die Flughäfen eines in einem Ballungsraum gelegenen Systems ein globales Managementkonzept anwenden muß. So würden gleiche Tarife für sämtliche Flughäfen einschließlich der im gleichen Ballungsraum gelegenen Flughäfen Widersprüchlichkeiten beim Kapazitätsmanagement sowie eine Diskriminierung zwischen bestimmten Nutzern vermeiden, die nicht die Wahl des Aufnahmeflughafens haben.

Weiterhin haben bestimmte Mitgliedsländer ein einheitliches Verwaltungssystem für Netzwerke oder Gruppen von Flughäfen errichtet, die das gesamte Land oder Teile desselben umfassen. Innerhalb solcher Netzwerke sind die meisten der kleineren Flughäfen nicht in der Lage, ohne finanzielle Hilfen über gesamtstaatliche, regionale oder lokale Subventionen oder manchmal über Zuwendungen von größeren Flughäfen im Rahmen des Gesamtnetzwerks ihre Kosten zu decken. Das Ziel dieser Art von Unterstützungssystemen ist im allgemeinen Investitionen in oft in peripheren Gebieten gelegenen Flughäfen zu sichern, wie auch eine landesweite Versorgung mit kommerziellen Luftverkehr zu gewährleisten. Das Prinzip der Kostenbezogenheit schließt ein derartigen System der Solidarität nicht aus, und der Entwurf stellt sein Funktionieren nicht in Frage, solange die Hilfen größerer Flughäfen aus den kommerziellen Erträgen oder angemessenen Gewinnen heraus geleistet werden.

In den Fällen, wo diese Einnahmequellen und die direkten Finanzhilfen nicht genügen, um den Bedarf kleinerer Flughäfen abzudecken, kann die Gebührenhöhe bei dem Hauptflughafen in den Mitgliedsstaaten diese Lage berücksichtigen, vorausgesetzt daß eine wesentliche wirtschaftliche Verbindung zwischen diesen Flughäfen und dem Hauptflughafen besteht.

33. Um einen plötzlichen Anstieg der Gebühren für neue Einrichtungen zu vermeiden, dürfte die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, die Kosten für noch zu erstellende oder noch nicht fertiggestellte, jedoch schon geplante Infrastrukturen und Einrichtungen schrittweise in die Gebühren mit einzubeziehen. Voraussetzung hierfür wäre, daß die Realisierung dieser Infrastrukturen offiziell beschlossen und gegebenenfalls erforderliche Genehmigungen schon erteilt wurden.

34. Im allgemeinen erfordert der Liberalisierungsprozeß, daß sich die größeren Flughäfen den Marktbedürfnissen stellen und vor allem ihre Einnahmen diversifizieren. Jene die von der Entwicklung geschäftlicher Aktivitäten herrühren, könnten daher dem Flughafen die Senkung der Höhe seiner Gebühren erlauben.

Im Bericht, den die Kommission auf der Grundlage des Artikels über die Umsetzung und mögliche Überarbeitung des Vorschlages vorlegen wird, kann die Kommission die Gelegenheit prüfen, ergänzende Maßnahmen zum Zwecke der Verbesserung des Management der Flughafeninfrastruktur darlegen.

Der Grundsatz der Transparenz

35. Um eine vorschriftsmäßige Anwendung und Wahrung der beiden Grundsätze der Nichtdiskriminierung und des Kostenbezugs zu gewährleisten, müssen für deren Anwendung auf Gemeinschaftsebene Anforderungen an die Transparenz gestellt werden.

Der Grundsatz der Transparenz muß es den Nutzern gestatten zu prüfen, ob die ihnen in Rechnung gestellten Einrichtungen und Dienste auch nach den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und des Kostenbezugs bereitgestellt werden.

Die Bereitstellung hinreichend präziser, transparenter und vergleichbarer Informationen müßte es den Nutzern ermöglichen, falls erforderlich, ihre Rechte im Falle einer starken Anhebung der Flughafengebühren oder einer Anpassung des Gebührensystems geltend zu machen. Ferner müßte die Transparenz die Planung der Flughafenentwicklung begünstigen, indem das Erfordernis neuer Investitionen mit einer Gebührenerhöhung verbunden wird.

Der Grundsatz der Transparenz setzt folglich einen regelmäßigen Austausch präziser und transparenter Informationen zwischen den Flughäfen und den Nutzern voraus.

36. Die Bereitstellung von Informationen kann sich als schwierig erweisen, da bestimmte Informationen wegen ihres geschäftlichen Charakters die Auskunftsperson benachteiligen können. Die Flughäfen werden in zunehmenden Maße wie privatrechtliche Unternehmen geführt und die Bereitstellung bestimmter Informationen kann der Vertraulichkeit, die Bestandteil einer guten Unternehmensführung ist, schaden.

Anderseits wird es schwierig sein, eine Begründung für die vom Leitungsorgan des Flughafens gelieferten Informationen, insbesondere der Zahlen und Verteilungsschlüssel zu erhalten, geschweige denn, die Richtigkeit dieser Angaben nachträglich zu überprüfen.

37. Daher müssen Mindestanforderungen eingeführt werden, die Art und Umfang dieser Informationen abdecken.

Die Flughäfen müßten Angaben zu den nachstehenden Bereichen liefern:

- Berechnungsgrundlage für die Gebühren
- Kriterien für die Aufstellung unterschiedlicher Gebührenkategorien
- Beschreibung der von jeder Gebührenkategorie erfaßten Dienste und Einrichtungen
- Buchungs- und einschlägige Finanzdaten sowie Verkehrsaufkommen des Flughafens.

Die Buchungs- und Finanzdaten müßten entsprechend den allgemein anerkannten Verbuchungsregeln jedes Mitgliedstaates vorgelegt werden.

38. Ferner setzt ein ordentliches Management der Flughafeneinrichtungen voraus, daß auch die Luftfrachtführer im Rahmen des Informationsaustausches das Leitungsorgan über die Entwicklung ihres Verkehrs und ihrer Flotte sowie die Einrichtungen und Dienste unterrichten, die sie zur Deckung ihres zukünftigen Bedarfs benötigen.

Der Grundsatz der Transparenz müßte unter Berücksichtigung der schon auf den Flughäfen üblichen Praktiken und Verfahren eingeführt werden.

39. Die Einführung von Konsultationsverfahren zwischen dem Flughafen und seinen Nutzern ist ein weiteres Erfordernis zur Verwirklichung der Transparenz. Im Rahmen solcher Konsultationen hätte das Leitungsorgan die Möglichkeit, die Beträge auszuweisen, die den einzelnen vom Flughafen während eines Geschäftsjahres erhobenen Gebühren entsprechen. Des weiteren könnte er die Nutzer über beabsichtigte Investitionen, die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und zukünftige Gebührensätze unterrichten. Bei dieser Gelegenheit könnten sich die Flughafennutzer oder Nutzervereinigungen zu den vorgetragenen Fakten und Plänen äußern. Mit Hilfe des Konsultationsverfahrens sollen die Flughäfen in die Lage versetzt werden zu beurteilen, wie sich eine Erhöhung der bestehenden oder die Schaffung neuer Gebühren auf die Nutzer auswirkt. Obwohl das Konsultationsverfahren den Teilnehmern einen Anreiz bieten sollte, eine Einigung bezüglich der bestehenden Probleme zu erlangen, obläge es letztendlich dem Leitungsorgan oder der auf nationaler Ebene zuständigen Behörde, eine Anpassung der Gebührensätze zu beschließen.

40. Im Falle einer Anpassung des Gebührensystems oder einer bedeutenden Erhöhung der Gebühren müßten die Konsultationen obligatorisch sein und während eines genau festgelegten Zeitraums vor der Einführung der Anpassungen stattfinden.

41. Ein Nutzer, der mit dem getroffenen Beschluß nicht einverstanden ist, müßte die Möglichkeit eines Rückgriffs auf das Konsultationsverfahren haben, d.h. er müßte in der Lage sein, bei der für den Beschluß zuständigen Stelle eine Anhörung zu beantragen.

d. Gebührenanpassungen

42. Um den rationellen Betrieb der Flughäfen sicherzustellen und den Anforderungen einer auf Dauer tragbaren Mobilität im Rahmen der künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik gerecht zu werden sowie einen wirksamen und strukturierten Umweltschutz zu gewährleisten, ist ein optimales Management der Flughafenkapazitäten unverzichtbar.

Damit die Flughäfen diese Ziele erreichen können, müßte der Grundsatz des Kostenbezugs hinreichend flexibel gestaltet werden, so daß eine Anpassung bestimmter Flughafengebühren unter besonderen Umständen möglich ist.

Anpassung der Gebühren an die Nachfrage und die verfügbare Flughafenkapazität

43. Eine große Zahl von Flughäfen haben Kapazitätsprobleme infolge räumlicher und umweltschutzbedingter Zwänge. Dieses Problem kann sich aufgrund der ständigen Zunahme des Flugverkehrs weiterhin verschärfen. Damit eine rationelle Nutzung der Kapazitäten sichergestellt werden kann, müßten die Flughäfen motiviert werden, ihre bestehenden Kapazitäten optimal zu nutzen und deren Entwicklung zu planen.

Eine Anpassung bestimmter Gebühren wie z.B. der Lande-, Abstell- und Fluggastgebühren an die Zahl der Fluggäste scheint eine nachfrageorientierte Preisgestaltung zu ermöglichen. Hierdurch könnte der Flughafen effizienter auf die Kapazitätsnachfrage reagieren und die knapp bemessenen Kapazitätsressourcen rationeller nutzen.

Eine Gebührenanpassung könnte ebenfalls als Anreiz für eine Verringerung der Fluggastzahlen dienen und den Einsatz größerer Fluggeräte in Perioden starker Nachfrage fördern.

Anpassung der Gebühren an die Auswirkungen auf die Umwelt

44. Die Abfertigungskosten eines Luftfahrzeugs auf einem Flughafen beschränken sich nicht nur auf die den Nutzern bereitgestellten Einrichtungen und Dienste. Sie umfassen auch die externen Kosten für Umweltschäden, die durch Lärm- und Schadstoffemmission verursacht werden. Derzeit werden die externen Kosten nicht immer vom Verursacher getragen.

Ein derartiger Ansatz entspricht dem im Grünbuch der Kommission zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt[6] und in der Mitteilung der Kommission über die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik[7] enthaltenen Konzept einer auf Dauer tragbaren Mobilität.

In ihrem Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr"[8] hat die Kommission bestätigt, daß sowohl im Sinne der wirtschaftlichen Effizienz als auch der Gleichbehandlung Maßnahmen getroffen werden müssen, die zu einer Begrenzung der externen Effekte des Verkehrs führen. Hierbei geht es um Situationen, in denen ein Nutzer nicht die vollständigen Kosten, einschließlich der Kosten für die Umweltbelastung trägt, die durch seine Tätigkeit verursacht werden. Die Internalisierung dieser Kosten dürfte einen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität leisten, da die Verursacher dieser Kosten für deren Begleichung verantwortlich wären.

45. Die Möglichkeit der Flughafenverwaltung einer Anpassung der Landegebühren an die von einem Luftfahrzeug verursachten Lärmemissionen oder der Einführung besonderer lärm- und/oder schadstoffbezogener Gebühren kann, ungeachtet der Frage, ob sie im Rahmen der Durchführung von Entscheidungen der Behörde, welche sie kontrolliert,

---

[6] [KOM(92) 46 endg.] vom 6. April 1992.

[7] [KOM(92) 494] vom 2. Dezember 1992.

[8] [KOM(95) 691 endg.].

oder aufgrund eigener Initiativen erfolgt, zu einer verbesserten Umweltverträglichkeit führen.

Auch die Möglichkeit einer Erhöhung der Start- und Landegebühren während bestimmter Tageszeiten oder der Einführung einer besonderen Lärmgebühr für Nachtflüge könnte abschreckend wirken und die allgemeine Lärmbelästigung in der Umgebung von Flughäfen verringern. Eine große Anzahl von Flughäfen in der Gemeinschaft hat schon derartige Maßnahmen eingeführt.

Eine Einstufung von Luftfahrzeugen in Lärmkategorien gemäß den Kriterien des Anhangs 16 des Abkommens von Chicago oder eine Einstufung entsprechend den Schadstoffemissionen könnte die Einführung derartiger Anpassungen erleichtern und einen Beitrag zur allgemeinen Transparenz der Gebührensysteme leisten.

Derartige Anpassungen müßten jedoch weiterhin den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere den Vorschriften der Richtlinie 92/14 des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Luftfahrzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

Anforderungen in bezug auf eine Gebührenanpassung

46. Die Möglichkeit einer Anpassung der Flughafengebühren müßte bestimmte Anforderungen, insbesondere den Grundsatz der Nichtdiskriminierung, erfüllen. Die Anpassungen dürften nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Nutzern führen und nicht als Vorwand für eine Erhöhung der Einnahmen dienen.

Da das Gebührensystem durch die Anpassungen geändert wird, muß der Grundsatz der Transparenz gewahrt werden.

Ermäßigungen und Freistellungen

47. Mehrere Flughäfen gewähren bestimmten Nutzern Ermäßigungen oder Freistellungen. Diese können als eine Form der Anpassung betrachtet werden. Allerdings können derartige Praktiken zu einer unterschiedlichen Behandlung der Nutzer führen, die sich nicht durch einen Kostenunterschied rechtfertigen läßt.

Ermäßigungen und Freistellungen, die nicht durch einen Kostenunterschied gerechtfertigt sind, können den Wettbewerb unter den Nutzern verfälschen. Sie können diskriminierende Auswirkungen haben, insbesondere, wenn sie ein nationales Luftfahrtunternehmen zum Nachteil seiner in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Mitwettbewerber begünstigen.

Da die Flughäfen in zahlreichen Fällen noch einer direkten oder indirekten Kontrolle durch staatliche Behörden unterstellt sind, könnte es sich bei derartigen Praktiken um indirekte staatliche Beihilfen handeln, die gegen die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften verstoßen, sofern sie den freien Wettbewerb einschränken oder einzuschränken drohen.

Diese diskriminierenden Auswirkungen werden noch durch den Umstand verstärkt, daß die Ermäßigungen oft progressiven Charakter haben und/oder Schwellen zugrundegelegt werden, unterhalb derer keine Ermäßigungen oder Freistellungen gewährt werden. Derartige Ermäßigungen oder Freistellungen können für den Empfänger mit erheblichen Vorteilen verbunden sein und insofern den freien Wettbewerb beeinträchtigen.

Daher müssen Systeme zur Gewährung von Ermäßigungen oder Freistellungen unbedingt den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und Transparenz gerecht werden.

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

48. Bestimmte Flughäfen liegen in Regionen, die sich in der Entwicklung befinden, abgelegen oder eingeschlossen sind und für die der Luftverkehr häufig die einzige schnelle Verbindung mit dem übrigen Gebiet der Union darstellt.

Für die Anbindung und wirtschaftliche Entwicklung solcher Regionen sind die Luftverkehrsverbindungen unverzichtbar. In solchen Fällen kann ein Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft einem Luftverkehrsunternehmen eine gemeinwirtschafliche Verpflichtung auferlegen und eine finanzielle Ausgleichsleistung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Marktzugang gewähren, um die Bereitstellung dieser Dienste aufrechtzuerhalten und einen Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Union zu leisten.

49. In der Regel sind die Flughafengebühren schon in der finanziellen Ausgleichsleistung für das Luftfahrtunternehmen enthalten, dem eine solche gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auferlegt wurde. In diesem Falle würde daher eine auf dieser Verpflichtung beruhende Ermäßigung oder eine Freistellung von den Gebühren den Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen verzerren. Im entgegengesetzten Fall müßten die gewährten Ermäßigungen von den Gebühren oder Freistellungen den zwischen den Nutzern geltenden Wettbewerbsregeln entsprechen und deren Gewährung transparent sein, um die Ziele des gemeinschaftlichen Rahmens nicht zu beeinträchtigen.

IV. Schlußfolgerungen

50. Die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Flughafengebühren ist Bestandteil der Liberalisierung des Luftverkehrssektors. Folglich bietet sich Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag als geeignete Rechtsgrundlage für eine Rechtsetzungsmaßnahme im Flugverkehrssektor an.

51. In Anbetracht der Unterschiede zwischen den in den Mitgliedstaaten geltenden Systemen muß das Subsidiaritätsprinzip in vollem Umfang berücksichtigt und den Mitgliedstaaten die Anwendung der Vorschriften des gemeinschaftlichen Rahmens übertragen werden. Somit werden die Mitgliedstaaten in der Lage sein, Art und Form der Gebühren sowie deren Höhe unter der Voraussetzung zu bestimmen, daß hierbei die Grundprinzipen des gemeinsamen Rahmens eingehalten werden.

52. Die Möglichkeit einer Anpassung der Gebühren an die Nachfrage, die verfügbaren Kapazitäten und die Auswirkungen auf die Umwelt, wird es den Mitgliedstaaten gestatten, den gemeinschaftlichen Rahmen an die bestehenden Zwänge und spezifischen Anforderungen anzupassen. Eine Richtlinie des Rates wäre das hierfür am ehesten geeignete Rechtsinstrument.

53. Durch ein flexibles System, welches unter Vermeidung weiterer Bürokratie den Umständen jedes Mitgliedstaates angepaßt ist, wird der gemeinschaftliche Rahmen für die Luftfahrtunternehmen generell einen großen Mehrwert schaffen, da er die Bedingungen für einen gerechten und ausgewogenen Markt sowohl für die Luftfahrtunternehmen als auch für die Flughafeneigner- und -betreiber einführen und bekräftigen wird.

Inhalt der Richtlinie

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Geltungsbereich der Maßnahmen festgelegt. Diese gelten für alle Flughäfen in der Gemeinschaft, die dem gewerblichen Luftverkehr offenstehen und die jährlich mindestens 250 000 Fluggäste oder 25 000 t Fracht zu verzeichnen haben.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält die für die Anwendung der Richtlinie erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Artikel 3

Dieser Artikel stellt für alle innergemeinschaftlichen Luftverkehrsdienste, die im Hinblick auf den Typ oder die Merkmale des eingesetzten Fluggeräts, die Flugentfernung und/oder die Verwaltungs- und Zollformalitäten gleichwertig sind, den Grundsatz der Nichtdiskriminierung auf.

Artikel 4

Artikel 4 bestimmt, welcher Bezug zwischen der vom Flughafen festgelegten Gebührenhöhe und den Gesamtkosten der Dienste und Einrichtungen bestehen muß, die mit diesen Gebühren beglichen werden sollen. Dieser Bezug beruht auf der Monopolstellung, die das Leitungsorgans des Flughafens bei der Bereitstellung von Einrichtungen und der Erbringung von Diensten innehat, wodurch unter Berücksichtigung des Zieles des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts die Erhebung von Gebühren begründet ist.

Artikel 5

Artikel 5 gibt dem Leitungsorgan des Flughafens die Möglichkeit, die Gebührenhöhe entsprechend den Anforderungen des Infrastrukturmanagements oder dem jeweiligen Nutzungsgrad des Flughafens, jedoch auch aus Gründen des Umweltschutzes anzupassen. Ferner wird es dem Flughafen dadurch möglich, diese Einrichtungen und Dienste ausschließlich oder teilweise aus Einnahmen zu finanzieren, die nicht im Zusammenhang mit Flugverkehrsdiensten stehen.

Artikel 6

Dieser Artikel stellt den Grundsatz einer Informationspflicht des Flughafens gegenüber den Luftfahrtunternehmen auf. Diese umfaßt Auskünfte über die Berechnungsgrundlagen sowie die Erhebung aktueller und zukünftiger Gebühren. Dieser Grundsatz beruht auf den Regeln der Nichtdiskriminierung und des Kostenbezugs und dient zu deren Ergänzung. Hierdurch haben die Nutzer die Möglichkeit, sich über das vom Leitungsorgan des Flughafens zugrundegelegte Berechnungssystem und die geplanten Investitionen unterrichten zu lassen. Auch seitens der Nutzer muß Transparenz herrschen, damit das Leitungsorgan des Flughafens besser auf deren Bedürfnisse eingehen kann.

Artikel 7

Mit diesem Artikel wird für die Nutzer des Flughafens ein Konsultationssystem eingeführt. Dieses mindestens einmal pro Jahr durchgeführte Konsultationsverfahren soll den Nutzern Gelegenheit geben, sich zu Vorhaben einer Änderung des Systems oder der Gebührenhöhe zu äußern. Desgleichen kann das Leitungsorgan des Flughafens im Rahmen dieser Konsultation die in Artikel 6 erwähnten Auskünfte im Sinne einer Transparenz erteilen. Ferner muß der Nutzer die Möglichkeit haben, das Leitungsorgan des Flughafens aufzufordern, ihn zu konsultieren. Der Artikel legt zudem fest, daß zwischen dem Datum der Entscheidung betreffend das System oder die Höhe der Gebühren und deren Inkrafttreten eine Mindestfrist eingehalten werden muß.

Artikel 8

Dieser Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um eine wirksame Anwendung der gemeinsamen Vorschriften zu gewährleisten.

Artikel 9

Dieser Artikel behandelt den Grundsatz der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Umsetzung der Richtlinie. Ferner legt er fest, daß die von den Mitgliedstaaten im Geltungsbereich der Richtlinie erlassenen Vorschriften der Kommission mitgeteilt werden müssen, damit diese sich vergewissern kann, daß die einzelstaatlichen Vorschriften mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft übereinstimmen.

Artikel 10

Dieser Artikel enthält eine Revisions- und Berichtsklausel.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

über Flughafengebühren

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,[9]

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,[10]

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,[11]

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c EG-Vertrag in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,[12]

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Um insbesondere den Binnenmarkt gemäß Artikel 7a EG-Vertrag zu verwirklichen, hat die Gemeinschaft schrittweise eine gemeinsame Luftverkehrspolitik entwickelt.

2. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Personen-, Waren -, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist.

3. Sowohl für die Nutzer als auch für die Fluggäste und die Flughafeneigner und -betreiber sollten durch einen gemeinschaftlichen Rahmen gerechte und ausgewogene Marktbedingungen gewährleistet werden.

4. Diese Vorschriften müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 3b Absatz 3 EG-Vertrag entsprechen und können sich folglich darauf beschränken, grundlegende Prinzipien für diesen Bereich aufzustellen.

5. Sowohl die Verwaltung als auch die finanzielle Lage der kleineren Flughäfen rechtfertigen nicht die Anwendung gemeinschaftlicher Maßnahmen.

6. Innerhalb des Binnenmarktes darf zwischen innergemeinschaftlichen Flügen, die gleichwertige Dienste anbieten, nicht diskriminiert werden.

---

9 ABl. Nr. C ... vom ....
10 ABl. Nr. C .... vom ....
11 ABl. Nr. C .... vom ....
12 ABl. Nr. C .....vom ....

7. Flughäfen können wie gewerbliche Unternehmen geführt werden, die effizient arbeiten müssen, um rentabel zu sein und besser auf die Anforderungen des Marktes und die Bedürfnisse des Fluggastes eingehen zu können.

8. Innerhalb des Binnenmarktes ist der Wettbewerb zwischen den Flughäfen eingeschränkt.

9. Im Rahmen ihrer unterschiedlichen Tätigkeiten haben die Flughäfen als wesentliche Aufgabe, die Abfertigung der Luftfahrzeuge zwischen Landung und Start zu gewährleisten, um den Nutzern die Ausübung ihrer Tätigkeit als Luftverkehrsunternehmen zu ermöglichen.

10. Zu diesem Zweck bieten die Flughäfen Einrichtungen und Dienste an, die ummittelbar mit dem Luftfahrzeugbetrieb zusammenhängen und deren Kosten sie decken könnnen müssen.

11. Im Gegensatz zu anderen Einkünften des Flughafens oder Steuern, die von den Nutzern erhoben werden können, dienen die Flughafengebühren zur Deckung der vom Flughafen bereitgestellten Einrichtungen und Dienste.

12. Diese Einrichtungen und Dienste können wegen ihrer Beschaffenheit nur vom Flughafen selbst bereitgestellt werden. Infolge dieser Monopolstellung muß die Höhe der Gebühren in Bezug zu den Kosten stehen, die durch die Bereitstellung dieser Einrichtungen und Dienste verursacht werden, wobei das Ziel des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts berücksichtigt werden sollte.

13. Ferner sollten die Flughäfen alle Kosten, die für ihren reibungslosen Betrieb im Sinne der Effizienz, Sicherheit und Umweltverträglichkeit erforderlich sind, durch eine Flughafengebührenanpassung decken können.

14. Es ist deshalb wichtig, die Kosten, die von diesen Diensten oder Einrichtungen verursacht werden, transparent zu gestalten. Dies bedeutet, daß den Nutzern Änderungen des Flughafengebührensystems und der Flughafengebührenhöhe erläutert werden sollten.

15. Um es den Flughäfen zu ermöglichen, ihre Aufgabe des Infrastrukturmanagements zu erfüllen und somit besser auf die Bedürfnisse der Nutzer eingehen zu können, müssen diese das Leitungsorgan in ausreichendem Maße über ihre den Flughafen betreffenden Pläne und Zielsetzungen unterrichten.

16. Im Rahmen des Konsultationsverfahrens zwischen dem Leitungsorgan und den Nutzern des Flughafens sollten die vom Flughafen geplanten Änderungen oder Investitionen erläutert werden.

17. Das Leitungsorgan sollte die Kontrolle über das Management und die Finanzierung seiner Infrastukturen behalten können.

18. Es sollten angemessene Vorschriften erlassen werden, um Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht in wirksamer, angemessener und abschreckender Weise ahnden zu können.

19. Diese Richtlinie läßt die Vorschriften des EG-Vertrags, insbesondere die Artikel 85 bis 94, unberührt -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel und Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie soll die Wahrung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des Kostenbezugs und der Transparenz im Bereich der Flughafengebühren gewährleisten.

2. Diese Richtlinie findet auf dem gewerblichen Verkehr offenstehende Flughäfen und Flughafensysteme im räumlichen Geltungsbereich des EG-Vertrags Anwendung. Die Artikel 4, 5, 6 und 7 finden nur Anwendung auf Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mindestens 250 000 Fluggastbewegungen oder 25 000 t Fracht.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie ist

1. "Flughafen": jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Abfertigung der Luftfahrzeuge erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören;

2. "Leitungsorgan": die Stelle, die nach den nationalen Rechtsvorschriften - gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten - die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafensystem obliegt;

3. "Innergemeinschaftlicher Luftverkehrsdienst": jeder gewerbliche Flugdienst des Linien- oder Gelegenheitsverkehrs zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft;

4. "Flughafengebühr": das auf einem Flughafen zugunsten des Leitungsorgans beim Flughafennutzer erhobene Entgelt für Dienste oder Einrichtungen, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nur vom Flughafen bereitgestellt werden können und im Zusammenhang stehen mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht, dem Landen, der Flughafenbefeuerung und dem Abstellen des Luftfahrzeuges, oder gegebenenfalls mit der Sicherheit der Fluggäste und den Auswirkungen, die der Luftfahrzeugbetrieb oder die Fluggastabfertigung auf die Umwelt haben können; ausgeschlossen hiervon ist das Entgelt für Flugnavigations- oder Flugwetterberatungsdienste;

5. "Flughafensystem": zwei oder mehr Flughäfen, die im Sinne von Artikel 2 Buchstabe m) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates[13] als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen;

6. "Flughafennutzer": jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftweg von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert.

Artikel 3
Nichtdiskriminierung

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit auf den Flughäfen für innergemeinschaftliche Flugdienste, die hinsichtlich des Typs und/oder der Merkmale des Luftfahrzeugs, der Flugentfernung und/oder der Verwaltungs- und Zollformalitäten gleichwertig sind, die gleiche Flughafengebührenhöhe zugrunde gelegt wird.

Artikel 4
Kostenbezug

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Höhe der auf den Flughäfen oder Flughafensystemen erhobenen Flughafgengebühren in einem angemessenen Verhältnis zu den Gesamtkosten der Dienste und Einrichtungen stehen, zu deren Finanzierung sie dienen. Bei der Festlegung der Höhe dieser Kosten müssen die nachstehenden Faktoren berücksichtigt werden:

   a) Finanzierungskosten für Infrastrukturen einschließlich der Abschreibungsquote für Aktiva während des betreffenden Zeitraums und Finanzierung von Infrastrukturen, deren Planung und Arbeitsbeginn ordnungsgemäß festgelegt und für die gegebenenfalls schon eine Genehmigung erteilt wurde;
   b) Finanzierungsgebühren;
   c) Betriebs- und Wartungskosten;
   d) allgemeine Verwaltungskosten und diverse Abgaben;
   e) eine angemessene Kapitalrendite.

2. Unbeschadet der Anwendung der Wettbewerbsvorschriften des EG-Vertrages können die in einem zentralen nationalen Flughafen eines Mitgliedstaates anwendbaren Flughafengebühren in einer Höhe festgelegt werden, die es den Leitungsorganen erlaubt, zur Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts die Flughafengebührenhöhe auf regionalen Flughäfen desselben Mitgliedstaates finanziell zu unterstützen, sofern

   a) die finanzielle Unterstützung aus anderen Einkünften als den Flughafengebühren des zentralen Flughafens stammt und/oder

   b) die finanzielle Untertützung aus Flughafengebühren stammt, die gemäß Absatz 1 festgelegt wurden, oder

[13] ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

c) wenn die Voraussetzungen nach den Buchstaben a) und b) nicht erfüllt und die durch öffentliche Stellen gewährten Subventionen nicht ausreichend sind, die betreffenden Regionalflughäfen jeweils ein jährliches Verkehrsaufkommen von weniger als 300 000 Fluggastbewegungen oder 30 000 Tonnen Fracht haben, sofern das jährliche Verkehrsaufkommen an Transfer- und Transitfluggästen des zentralen Flughafens wenigstens 5% des Gesamtaufkommens dieses Flughafens ausmacht;

3. Die Kosten werden gemäß den in jedem Mitgliedstaat allgemein anerkannten Grundsätzen der Buchführung und Bewertung festgelegt.

Artikel 5
Gebührenanpassungen

1. Abweichend von Artikel 4 können die Leitungsorgane externe Kosten des Flugverkehrs im Zusammenhang mit dem Umweltschutz in die Berechnung einbeziehen und eine Anpassung der Flughafengebühren an die Erfordernisse des Flughafeninfrastrukturmanagements oder entsprechend dem jeweiligen Nutzungsgrad des Flughafens innerhalb eines bestimmten Zeitraums vornehmen.

   Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß diese Anpassungen nicht dazu dienen, dem Flughafen zusätzliche Einkünfte zu verschaffen.

2. Im Rahmen seiner Geschäftspolitik kann das Leitungsorgan ferner

   a) bei der Festlegung der Gesamthöhe der Flughafengebühren seine nicht aus Flughafengebühren stammenden Einnahmen ganz oder teilweise berücksichtigen,
   b) in Übereinstimmung mit den Vorschriften des EG-Vertrags Ermäßigungen der Flughafengebühren gewähren.

3. Eine Anpassung der Höhe der Flughafengebühren muß transparent und nichtdiskriminierend erfolgen.

Artikel 6
Transparenz

1. Um die Qualität der den Nutzern angebotenen Dienste zu verbessern, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß die Leitungsorgane jeden Flughafennutzer davon in Kenntnis setzen, welche Faktoren bei der Festlegung der Flughafengebührenhöhe zugrunde gelegt werden. Hierzu gehören:

   a) eine übersichtliche Aufstellung der vom Flughafen als Gegenleistung für die Flughafengebühr geleisteten Dienste und

   b) die von dem Leitungsorgan zugrundegelegte Berechnungsmethode.

2. Das Leitungsorgan unterrichtet die Flughafennutzer oder die sie vertretenden Vereinigungen insbesondere über

   a) den für jede Flughafengebührenkategorie erhobenen Betrag,
   b) die Gesamtzahl der zur Erbringung der flughafengebührenpflichtigen Dienste beschäftigten Personen,
   c) die voraussichtliche Entwicklung der Flughafengebühren und des Verkehrsaufkommens sowie die beabsichtigten Investitionen.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Flughafennutzer dem Leitungsorgan folgende Informationen liefern:

   a) voraussichtliches Verkehrsaufkommen,
   b) voraussichtliche Zusammensetzung der Flotte,
   c) geplante Erweiterung ihrer Tätigkeit auf dem Flughafen,
   d) Anforderungen an den betreffenden Flughafen.

Artikel 7
Konsultationen

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um auf jedem Flughafen ein Konsultationsverfahren zwischen dem Leitungsorgan und den Flughafennutzern einzurichten. Ziel des Konsultationsverfahrens ist es, die Flughafennutzer vor einer Entscheidung über die Änderung des Flughafengebührensystems oder der Flughafengebührenhöhe zu hören. Die für die Entscheidung zuständige Behörde ist an die Stellungnahme der Flughafennutzer nicht gebunden.

   Diese Konsultationen müssen mindestens einmal jährlich stattfinden.

2. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dafür Sorge zu tragen, daß der Flughafen seine Nutzer oder die sie vertretenden Organisationen mindestens zwei Monate vor dem Datum des Inkrafttretens über eine Änderung des Flughafengebührensystems oder der Flghafengebührenhöhe unterrichtet.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Flughafennutzer eine zweite Konsultation beantragen können, falls sie mit der getroffenen Entscheidung nicht einverstanden sind.

Artikel 8
Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die im Falle eines Verstoßes gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie anzuwenden sind und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften vor dem 1. Januar 2002 und alle weiteren sie betreffenden Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 9
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 2002 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

   Bei dem Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hiervon.

Artikel 10
Berichterstattung und Änderung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. Januar 2004 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie sowie gegebenenfalls einen angemessenen Vorschlag vor.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht, zusammen.

Artikel 11
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 12
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Auswirkungen auf Wettbewerb und Beschäftigung
Vorschlag für eine Richtlinie über Flughafengebühren

1. HAUPTGRÜNDE FÜR DIESE RICHTLINIE:

- Erfordernis eines effizienten Management der Flughafeninfrastruktur
- Gewährleistung ausgewogener Marktbedingungen für die Flughäfen und die Luftfahrtunternehmen
- Fortsetzung des Liberalisierungsprozesses im Luftfahrtsektor

2. BESONDERE MERKMALE DER BETREFFENDEN UNTERNEHMEN:

- Sind viele von ihnen KM? **Nein**
- Konzentrieren sie sich auf Regionen,
  - für die Regionalhilfen der Mitgliedstaaten gewährt werden? **Nein**
- - Zuschüsse aus dem EURE gewährt werden? **Nein**

3. VERPFLICHTUNGEN DER UNTERNEHMEN:
Verpflichtende Mitteilung von Information an den Nutzer ebenso wie die Einrichtung eines Konsultationssystems für den Nutzer

4. KÖNNEN DIE GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN DEN UNTERNEHMEN MITTELBAR VERPFLICHTUNGEN AUFERLEGEN? **Nein**

5. BESONDERE VORSCHRIFTEN FÜR KM? **Nein**

6. ERWARTETE AUSWIRKUNGEN AUF

- die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen:
  Möglichkeit eines effizienteren Management der Flughäfen
- Beschäftigung:Keine

7. SIND DIE SOZIALPARTNER GEHÖRT WORDEN? **Ja**

- Stellungnahme der Sozialpartner: Mehrheitliche Befürwortung einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Beschäftigung

unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie
Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren

Dokumenten-Nr.

Richtlinienvorschlag

<u>Auswirkungen auf die Unternehmen</u>

1. Betroffene

- Branchen
- Flughäfen, die jährlich mindestens 250 000 Fluggäste oder 25 000 Tonnen Fracht zu verzeichnen haben sowie Luftfahrtunternehmen.
- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)
- Der Vorschlag betrifft nicht die kleinen Flughäfen in der Gemeinschaft.
- In den meisten Fällen unterstehen die Flughäfen der öffentlichen Hand (Staat, Gebietskörperschaften) und treten im Rahmen dieses Vorschlags als Bereitsteller von Infrastrukturen auf. Über Flughafengebühren müssen sie die Kosten für Einrichtungen und Dienste decken, die sie für den Start und die Landung von Flugzeugen erbringen.
- Der europäische Markt der Luftverkehrsunternehmen setzt sich hauptsächlich aus großen Unternehmen zusammen, die 65,4% des Marktes einnehmen. Die Chartergesellschaften haben einen Marktanteil von 26,7%, und auf die kleinen und mittleren Unternehmen entfallen lediglich ca. 5% des Marktes.
- Besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben: Keine

2. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie:

Die Flughäfen müssen den grundlegenden Prinzipien des Vorschlags entsprechen. Die Luftfahrtunternehmen ihrerseits müssen Auskünfte über die voraussichtliche Entwicklung ihrer Tätigkeit auf dem Flughafen erteilen.

3. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- Beschäftigungslage: keine

- Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen: keine

- Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen:

- Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen ist relativ eingeschränkt. Für einen großen Teil des Flugverkehrs befinden sich die Flughäfen in einer tatsächlichen Monopolstellung, da sie die unter die Richtlinie fallenden Einrichtungen und Dienste bereitstellen. Aufgrund dieser Monopolstellung sind die Flughäfen verpflichtet, eine gewisse Transparenz bezüglich ihrer Kosten und der Festlegung der Gebührenhöhe zu wahren. Die Luftfahrtunternehmen, die einem starken Wettbewerb ausgesetzt sind und für die die Flughafengebühren einen nicht unerheblichen Teil ihrer Kostenbelastung ausmachen, müssen ebenfalls konsultiert werden, bevor eine einseitige Änderung der Gebührenhöhe oder -berechnungsgrundlage vorgenommen wird.

4. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen:
Die kleineren Flughäfen werden von dem Richtlinienvorschlag nicht erfaßt.

Konsultation

5. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Ein Konsultationsdokument, auf das sich dieser Vorschlag stützt, wurde den verschiedenen Betroffenen zugesandt: Mitgliedstaaten, Leitungsorgane der Flughäfen, Luffahrtunternehmen und Beschäftigte. Die nationalen Sachverständigen hatten ebenfalls Gelegenheit, ihre Meinung im Rahmen von Sitzungen zu äußern, die unter Teilnahme von Vertretern der Kommission im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) stattgefunden haben. Die Sachverständigen der ECAC sowie neun von zehn Mitgliedstaaten haben ihre Standpunkte vorgetragen und die in diesem Dokument enthaltenen Grundsätze befürwortet.

ISSN 0254-1467

KOM(97) 154 endg.

DOKUMENTE

DE 07

Katalognummer : CB-CO-97-170-DE-C

ISBN 92-78-18968-5

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333